

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Et qu'est-ce que ces gens célèbrent? Surtout leur passé ou leur réussite. Ils marquent leur satisfaction d'être au Canada et d'y avoir réussi, d'avoir travaillé, d'avoir eu la foi, de s'être accrochés, et grâce à cela d'en être arrivés là. Nous sommes des Canadiens importants, libres et indépendants. Nos enfants sont les plus heureux du monde parce que nous avons contribué à édifier un peuple qui est fort et juste et qui croit aux gens.

Or, ce projet de loi s'en prend à ce qu'ils ont édifié, à un mode de vie. Pas nécessairement un mode de gagner sa vie, mais un mode de vie. Pour illustrer ce processus d'édification, je ne puis avoir recours qu'à ce que j'ai connu, à ce que j'ai vu, à ce qu'on m'a dit et à ce que j'ai ressenti en grandissant dans cette région agricole en évolution. Dans les localités agricoles de la Saskatchewan, le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau a contribué à ce développement.

L'histoire de l'Ouest est une histoire classique. La terre a été défrichée, des pionniers sont venus s'y établir, on a formé des syndicats et des commissions du blé, construit des embranchements, élevé du bétail et des porcs et même cultivé des jardins. Les agriculteurs aiment leur terre et leur pays. Ils sont convaincus que s'ils travaillent dur pour leur pays, ils obtiendront des récoltes abondantes et seront traités équitablement. Les députés vont-ils trahir cette confiance?

Mon père est arrivé en Amérique du Nord à l'âge de 10 ans. Avec sa famille qui comptait sept garçons, il s'est installé à un endroit appelé Weldon. Il avait déjà présenté une demande pour obtenir une ferme avant d'avoir 16 ans et s'y était établi avant d'avoir 18 ans. Dans cette région de la Saskatchewan, cela voulait dire déboiser, défricher 20 acres de terre et construire une maison. Mon père avait la réputation d'être utile dans la région parce qu'avec ses bœufs et ses chevaux, il avait défriché une bonne partie des terres de la région aux premiers temps de la colonisation dans l'Ouest. Lui et ses voisins étaient des constructeurs et ils croyaient en leur pays. Ils cultivaient les céréales à l'époque où elles se vendaient 20c. le boisseau et coûtaient 19c. le boisseau à battre. Ils se sont laissés faire pendant quelque temps quand les éleveurs régionaux ont commencé à acheter leur grain 50c. le boisseau pour le revendre \$2 sur les marchés mondiaux et même dans l'est du Canada.

Ils ont créé un système de syndicats du blé pour résoudre le problème. Cela leur a permis de court-circuiter les spéculateurs et d'augmenter leurs bénéfices. Dans les années 20, les frais de manutention des céréales sont tombés de 22c. le boisseau à 2c. grâce aux syndicats du blé. Cela en dit long sur l'escroquerie des grosses sociétés.

On savait à ce moment-là que les céréales récoltées dans l'Ouest étaient nécessaires, mais on ne pensait pas qu'il valait la peine de les cultiver, car les frais de transport par chemin de fer étaient exorbitants. Ensuite, le gouvernement s'est entendu avec les sociétés ferroviaires pour qu'elles fixent des taux plus faibles, moyennant quoi elles obtiendraient des terres, des biens et de l'argent qui les aideraient à construire des lignes et qui ont aussi contribué au développement des localités agricoles de l'Ouest.

Le transport est l'un des éléments qui permettent à l'Ouest de survivre. Les premières routes avaient des noms romantiques comme la piste Carleton, la piste Kelsey et la piste Edmonton, qui passent toutes près de chez moi. Ensuite, il y a eu les chemins de fer et, enfin, les avions. Tout cela a permis à l'Ouest de se développer.

Si l'on supprime un de ces moyens de transport, on change tout ce qui fait l'ouest du Canada. Ce sera la conséquence de la mesure à l'étude, monsieur le Président. Éventuellement, elle supprimera le transport des céréales par chemin de fer, du moins au premier stade de leur expédition. Les céréales destinées à l'exportation sont d'abord transportées par camion. Si l'on supprime les chemins de fer, on oblige les agriculteurs à utiliser un autre moyen de transport.

Le ministre dit: «Et puis après? Qu'ils empruntent un autre moyen de transport.» C'est possible, mais cela détruirait notre mode de vie. Le système des lignes d'embranchement a été mis sur pied par les sociétés ferroviaires parce qu'elles se rendaient compte de l'utilité de construire des lignes près des agriculteurs et des terres productives. Les localités de l'Ouest se sont développées le long des pistes et ensuite le long des voies ferrées. Ces localités ont prospéré parce que les agriculteurs pouvaient s'y rendre facilement. A cette époque, rares étaient les gens qui habitaient à plus d'une dizaine de milles de la ville. Les bureaux de poste, les écoles, les églises, les hôpitaux, les clubs de curling, les quincailleries, les marchands d'outillage, les restaurants, les patinoires, en un mot, toutes les nécessités de la vie se trouvaient dans ces localités. Ces petites villes ont vu naître des gens comme le président du Conseil d'administration du CN, le président de la Banque du Canada, le président de Radio-Canada, des gens comme Gordie Howe et John Diefenbaker. Je pourrais vous citer toute une liste de personnalités qui ont été élevées dans les Prairies. Ces localités produisent toujours de remarquables leaders, car elles sont profondément enracinées et solidement soutenues.

• (1630)

Leur mode de vie s'est transformé assez rapidement depuis quelques années, sous l'action de tendances que certains abhorrent, mais que d'autres épousent, comme la tendance à la centralisation des écoles, des soins hospitaliers, des magasins d'outillage, et ainsi de suite. Ces tendances ont été favorisées par la politique gouvernementale et, dans certains cas, par la politique d'un gouvernement CCF en Saskatchewan. Certaines de ces centralisations sont injustifiables.

Néanmoins, j'ai grandi pendant la Seconde Guerre mondiale, qui a modifié la démographie des Prairies, si bien que les services ont dû être centralisés ou disparaître. Néanmoins, c'est l'abandon de certaines lignes ferroviaires qui a porté un coup mortel à de nombreuses localités. Dans bien des cas, quand les chemins de fer sont partis, les éleveurs ont suivi et les agriculteurs ne sont plus allés dans cette ville. Les écoles ont fermé leurs portes ainsi que les magasins et, finalement, les hôpitaux et le bureau de poste en ont fait autant. Une autre ville des Prairies était rayée de la carte. Pour de nombreux habitants de l'Ouest, l'abolition du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, les tarifs variables et l'abandon d'autres lignes secondaires symbolisent cette nouvelle tendance. Il ne faut pas se leurrer quant aux conséquences de ce projet de loi et de l'abolition du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Cela se traduira par d'autres abandons de lignes et la disparition d'autres petites localités. Telles seront les conséquences de cette mesure, monsieur le Président.

De nombreux habitants de l'Ouest considèrent que cela va saper encore un peu plus le mode de vie auquel ils tiennent